Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11725**
19. Wahlperiode 17.07.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/11323 –

Elektrofahrzeuge – Leistungen, Reichweiten, Kundenzufriedenheit der am Markt befindlichen Modelle

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Auffassung der Fragesteller werden die Automobilhersteller aufgrund staatlichen Drucks gezwungen, bezahlbare und zuverlässige Technik durch voraussichtlich weniger langlebige und unausgereifte Technik zu ersetzen. Reichweiten schrumpfen allem Anschein nach von über 1 000 km bei etablierten Dieselmodellen auf Reichweiten unter 300 km bei E-Modellen bei vergleichbaren Bedingungen, also mit Betrieb der Klimaanlage und der in Deutschland üblichen zügigen Autobahnfahrt (www.welt.de/wirtschaft/plus193145941/417-Kilometer-Reichweite-nur-wenn-ich-schleiche-und-schwitze-Audi-E-tron-Dieses-Elektroauto-hat-einen-unverzeihlichen-Makel.html).

Ferner ist festzustellen, dass viele E-Fahrzeuge so genannte Premiumfahrzeuge sind, welche um 3 000 kg schwer sind und Leistungen von über 400 PS besitzen. Anschaffungspreise um den sechsstelligen Euro-Bereich sind üblich (www.autobild.de/artikel/mercedes-eqc-400-4matic-2019-test-preis-reichweite-10241905.html#Preis%20und%20Marktstart).

Dies ist das Fahrzeugsegment, welches von den Fragestellern im Parlament und öffentlichen Veranstaltungen vorausgesagt wurde, nämlich Fahrzeuge der „Upperclass“, also gewissermaßen Luxusspielzeuge für Wohlhabende – aber eben auch mit großer Sicherheit Fahrzeuge, welche als Zweit- oder Drittwagen fungieren werden. Die technischen Daten dieser Fahrzeugklasse weisen Beschleunigungen auf dem Niveau von Formel-1-Boliden aus. Die Fragesteller bezweifeln den ökologischen Vorteil, welcher mit großer Vehemenz politisch angestrebt wird (www.facebook.com/spaniel.afd/posts/2222448748037986/).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 15. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie viele E-Personenwagen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017, 2018 und von Januar bis April 2019 in der jeweiligen Leistungsklasse

   a) bis 50 kW,

   b) größer 50 kW bis 100 kW,

   c) größer 100 kW bis 150 kW bzw.

   d) größer 150 kW zugelassen?

Leistungsklasse in kW	Insgesamt	davon in den Jahren/Monaten			
		2017	2018	1.Halbjahr 2019	darunter Januar bis April 2019
bis 50	39.156	12.555	17.192	9.409	6.303
51 bis 100	37.728	9.282	15.329	13.117	8.367
101 bis 150	516	83	136	297	130
über 150	14.772	3.136	3.404	8.232	5.869
unbekannt/unplausibel	5	-	1	4	
Insgesamt	92.177	25.056	36.062	31.059	20.669

2. Wie viele E-Personenwagen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017, 2018 und von Januar bis April 2019 in der jeweiligen Gesamtgewichtsklasse

   a) bis 1 500 kg Gesamtgewicht,

   b) mehr als 1 500 kg bis 1 800 kg Gesamtgewicht,

   c) mehr als 1 800 kg bis 2 500 kg Gesamtgewicht,

   d) mehr als 2 500 kg bis 3 000 kg Gesamtgewicht bzw.

   e) über 3 000 kg Gesamtgewicht zugelassen?

technisch zulässige Gesamtmasse in kg	Insgesamt	davon in den Jahren/Monaten			
		2017	2018	1.Halbjahr 2019	darunter Januar bis April 2019
bis 1.500	10.314	3.559	4.477	9.409	6.303
1.501 bis 1.800	18.163	4.863	7.420	13.117	8.367
1.801 bis 2.500	52.889	13.043	20.672	297	130
2.501 bis 3.000	5.982	2.551	1.966	8.232	5.869
über 3.000	4.829	1.040	1.527	4	
unbekannt/unplausibel	-	-	-	-	-
Insgesamt	92.177	25.056	36.062	31.059	20.669

3. Wie viele E-Personenwagen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017, 2018 und von Januar bis April 2019 in der jeweiligen Preisklasse (inklusive Batterie) zugelassen, und wie viele aus der Staffel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils als Geschäftsfahrzeuge

   a) bis 40 000 Euro,

   b) mehr als 40 000 bis 80 000 Euro,

   c) mehr als 80 000 bis 120 000 Euro bzw.

   d) mehr als 120 000 Euro zugelassen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der tatsächlichen Reichweiten und der nach technischen Daten nach WLTP angegebenen Reichweiten von Elektro-Personenwagen?

5. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dieser Diskrepanz in der Reichweite, obwohl doch zum besseren Verbraucherschutz das WLTP-Verfahren eingeführt wurde?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 16 bis 19 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/11454 verwiesen. Diese gelten analog für andere Arten von elektrisch betriebenen Pkw.

6. Wie lauten nach Kenntnis der Bundesregierung die Parameter für das WLTP-Messverfahren für E-Pkw (bitte auflisten, verbunden mit dem Hinweis, ob Verbraucher wie die Klimaanlage oder ein hochwertiges Sound-System mitlaufen und ob und wie Ladeverluste der verschiedenen Ladesysteme eingerechnet werden)?

Das WLTP-Messverfahren umfasst eine vollständige Beschreibung eines Fahrzeug-Prüfzyklus für CO_2 und für Emissionen regulierter Schadstoffe, sowie im Falle von Plug-In- und batterieelektrischer Fahrzeuge, zur Bestimmung der elektrischen Reichweite im Rahmen standardisierter Umgebungsbedingungen. Hinsichtlich der Parameter wird auf Anhang XXI, Unteranhang 6 der Verordnung (EU) 2017/1151 verwiesen.

7. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zur Kundenzufriedenheit von E-Pkw-Besitzern und Kunden von Mietwagenbetreibern, die E-Pkw gemietet haben, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Sowohl im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung im Kontext der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von 2011 bis 2016 geförderten „Modellregionen Elektromobilität", wie auch im Rahmen der Begleit- und Wirkungsforschung der von der Bundesregierung geförderten „Schaufenster Elektromobilität" sind zahlreiche Untersuchungen zur Akzeptanz der Elektromobilität und zur Kundenzufriedenheit von E-Pkw-Besitzern durchgeführt und veröffentlicht worden (vgl.: www.tib.eu/de/suchen/download/?tx_tibsearch_search%5Bdocid%5D=TIBKAT%3A869397133&cHash=86dd294c13cbb6e06f9a00eaf5ea1379#download-mark).

In diesen Untersuchungen zeigt sich eine hohe Kundenzufriedenheit bei den Besitzern von Elektroautos. So kommt die Nutzerbefragung im Rahmen der Begleit- und Wirkungsforschung der „Schaufenster Elektromobilität" zu dem Ergebnis, dass nahezu alle Besitzer zufrieden oder sehr zufrieden sind. Die Erkenntnisse zu Kundenzufriedenheit aus der Begleitforschung der Modellregionen und Schaufenster haben maßgeblich dazu beigetragen die Förderung der Bundesregierung im Bereich der Elektromobilität weiterzuentwickeln, etwa im Bereich der Elektrifizierung kommunaler und gewerblicher Flotten sowie im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), im Taxigewerbe und in Car-Sharing-Flotten.

Auch der aktuelle NPE-Fortschrittsbericht 2018 stellt fest, dass besonders die persönliche Erfahrung eine entscheidende Einflussgröße für die Einstellung der Nutzerinnen und Nutzer gegenüber der Elektromobilität ist. Wie die Untersuchungen ebenfalls zeigen, findet gerade der Einsatz von Elektrofahrzeugen in Fuhrparks

eine hohe Zustimmung bei Nutzerinnen und Nutzern. In diesem Anwendungskontext erfüllen Elektrofahrzeuge zudem die bestehenden Mobilitätsanforderungen (vgl.: http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/NPE_Fortschrittsbericht_2018_barrierefrei.pdf).

Zur Kundenzufriedenheit von Nutzern elektrischer Mietwagen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333